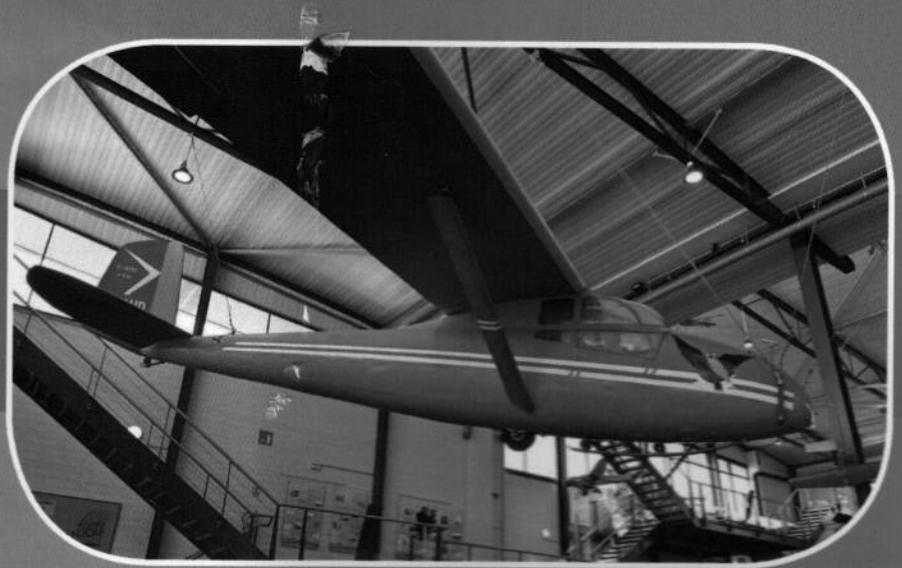


PEGASE

Revue de l'Association des Amis du Musée de l'Air



**Le Caudron C 800
de l'EAP d'Angers**



MUSÉE
**AIR +
ESPACE**
AÉROPORT PARIS - LE BOURGET



ISSN - 0399-9939
N° 197 - ÉTÉ 2025 - 8 €



Une vue d'ensemble du musée

L'AAMA à l'Espace Air Passion d'Angers

C'est sous un chaud soleil digne de la douceur angevine que nous nous retrouvons ce 22 mai sur le parking de l'Espace Air Passion (EAP) sur l'aéroport d'Angers Marcé. Nous sommes bientôt rejoints d'un pas alerte et décidé par Christian Ravel, fondateur du MRA (Musée Régional de l'Air) devenu depuis l'EAP, qui exceptionnellement sera notre guide ce jour-là.

Après de brèves présentations, nous nous dirigeons vers le restaurant de la plateforme, l'Envol. Durant ce bon repas avec vue sur les pistes, Christian Ravel nous narre son parcours atypique, d'instituteur à moniteur de vol à voile, pilote professionnel (équivalent CPL) puis pilote de ligne chez UTA. Il partage avec nous quelques anecdotes truculentes sur sa vie professionnelle, notamment ses vols en Afrique. Il nous raconte ensuite les tout débuts de l'aventure du musée, lorsqu'il décida de sauver du bûcher le planeur

Nord 1300 n° 209 sur lequel il avait effectué son premier vol solo vingt ans plus tôt. Bientôt un planeur Fauvel AV-36 rejoint également le sous-sol de Christian qui décide alors avec cinq autres « plus fous que la moyenne » de créer en septembre 1981 une association pour restaurer ces « vieilles poubelles », le Groupement de Préservation du Patrimoine Aéronautique (GPPA). L'idée était de préserver de vieilles machines de la destruction ou de la fuite vers l'étranger (notamment le Royaume Uni).



Le biplan René Gasnier RG III



Le Peyret Mauboussin type 11

Nous rejoignons ensuite le Musée, impatients de débiter la visite sous la houlette de notre guide d'exception. L'Espace Air Passion s'ouvre sur un hall rond consacré aux frères Gasnier, pionnier de l'aéronautique angevine. Le biplan René Gasnier RG III, suspendu au plafond, semble nous survoler nonchalamment. Cet avion a un double intérêt pour l'EAP. Historique d'abord puisqu'il est l'acteur des premiers vols de plus lourd que l'air en Anjou, en 1908. Technique ensuite puisque sa restauration a été confiée au tout jeune GPPA en 1983 par Jean Monnier, à l'époque maire d'Angers. L'avion étant dans un état pitoyable, le GPPA va investir les anciens abattoirs de la ville pour établir son atelier et surtout recruter Paul Genest qui pendant vingt ans sera le menuisier aéronautique de toutes les restaurations, tout en transmettant son savoir aux bénévoles. Le 18 décembre 1985 l'avion est remis à la ville d'Angers entièrement restauré (y compris son moteur Antoinette en état de fonctionnement) et sera même exposé quelques années dans la grande galerie du musée de l'Air et de l'Espace. Cette restauration sera la pierre angulaire de la réflexion sur la conservation, la restauration et la présentation du patrimoine aéronautique menant à l'EAP tel qu'il est aujourd'hui.

Christian nous présente ensuite une autre machine inédite, le Peyret Mauboussin type 11. En 1930, Pierre Mauboussin, peu intéressé par la bijouterie familiale, se fit construire un atelier et s'associa avec Louis Peyret pour concevoir et construire des avions. Cet exemplaire, motorisé par un moteur Salmson de 40 ch et piloté par René Lefevre, a rallié Paris à Saïgon puis a parcouru plus de 35 000 km lors d'une boucle en Afrique passant par Madagascar. Il porte fièrement une bande tricolore sur laquelle sont inscrits tous les pays traversés. A noter une belle maquette de Farman F 60 *Goliath* qui s'abrite sous le PM 11.

Christian nous mène vers un *Broussard* « visitable ». En effet cet avion est aménagé pour que petits et grands puissent monter à bord et s'installer aux commandes, tout comme le fuselage du Fougua *Magister* quelques mètres plus loin. Autour de l'avion se trouvent les ateliers, accessibles aux visiteurs. L'atelier mécanique, dont on aperçoit la richesse des équipements (machines-outils, bancs d'essai d'équipe-

ments électriques ou hydrauliques), est malheureusement sans activité ce jour malgré les 245 moteurs présents dans le musée. Nous migrons donc dans l'atelier menuiserie, lieu stratégique de l'activité de restauration du GPPA par lequel sont passées toutes les machines exceptionnelles exposées.

Nous admirons le travail sur l'aile droite de l'avion Albert A 61 n°01 en cours de restauration. Cette aile était très dégradée lors de la récupération de l'appareil. Les plans originaux n'étant pas disponibles, l'équipe a décidé de numériser l'aile gauche intacte pour refaire des plans et reconstruire l'aile droite avec les techniques et produits de l'époque. Nous entrapercevons les ailes du Cessna UC-78 *Bobcat* soigneusement entreposées, attendant de retrouver son fuselage, que nous découvrons dans l'atelier suivant.

Le fuselage du *Bobcat*, dont la restauration se poursuit depuis la dernière visite de l'AAMA (cf. l'article de Dominique Abadie dans le *Pégase* n° 167), occupe sur son bâti une grande partie de l'atelier entoilage. Contre le mur opposé, Christian nous montre les restes de l'Avia Xa n°2. Ce planeur est considéré comme le plus ancien planeur français et le seul existant de son type, donné au musée le 21 juillet 2021. C'est l'occasion de nous montrer le travail réalisé depuis cette date, synthétisé dans le « Dossier historique et constat d'état ».

Ce document comprend le contexte historique, les origines du constructeur, les généralités sur le type de la machine, l'histoire connue de cette machine précise, les documents



Le fuselage de l'avion Albert A 61



Les voilures de cet avion, en cours de restauration



Le René Leduc RL-21, avion de records

© AAMA

en possession (plans, photos, ...), recherche des teintes et décorations, une étude des matériaux et techniques de construction, le constat d'état et bien sûr les travaux envisagés... 133 pages quand même pour ce petit planeur. Ainsi on apprend que le premier vol a été réalisé par Pierre Massenet, préfet du Rhône et les suivants par Michel Détryat ! De la même façon la couleur bleue, encore visible de nos jours, est issue de la peinture pour charrette, largement disponible à cette époque.

Tous les aéronefs restaurés par le GPPA ont leur dossier de restauration qui permet de mieux connaître la machine mais aussi de solliciter partenaires et financeurs. Christian insiste sur la qualité du travail fourni par les bénévoles sous la direction du responsable d'atelier. Les maîtres mots sont la rigueur et la précision qui s'appuient sur une documentation technique la plus complète possible. La reconnaissance du travail bien fait passe aussi par le statut d'UEA (Unité d'Entretien Agréée) reconnu par la DGAC que détient le GPPA depuis trente ans.

A la sortie de l'atelier nous débouchons dans le grand hall. Le regard se perd vite dans la multitude d'avions, de planeurs et de modèles réduits qui s'exposent du sol au plafond. Sur les environ deux cents machines dont dispose l'EAP, plus d'une quarantaine sont exposées par roulement au public, sans oublier la vingtaine en état de vol. Christian pointe du doigt un élégant planeur rouge suspendu au plafond. Il s'agit du DFS *Weihe* n°3, récupéré en 1982 des réserves

du MAE à Chartres après accord du général Lissarrague. Il volera en 1990 et il deviendra en 1998 le premier aéronef classé Monument Historique. Suspendus dans son sillage, un Caudron C-800 et l'Air 100 n° 01.

Retour vers le sol où nous passons en revue les planeurs : Avia 152, réplique en état de vol, Avia 40p, lui aussi en état de vol et également classé Monument Historique, et bien sûr la première pierre, le Nord 1300. Suivent Spalinger S-18 III, Castel C-25S, München Mü 13... Nous découvrons la cellule de l'avion Albert A-61 N°01 dans sa livrée originale noire. Cet exemplaire unique a été conçu pour participer au Concours National des avions de tourisme à Orly en 1931. Fait original, il avait marqué un temps d'arrêt à Angers lors de cette compétition dont il prendra la deuxième place.

A sa gauche se trouve le Nord 3400 *Norbarbe* n° 78 de 1960 en cours de restauration également. Avion d'observation (mais aussi sanitaire ou photo) à capacité STOL propulsé par un moteur Potez 4D34 de 260 ch, il se caractérise par son vitrage formant un angle vers l'extérieur.

Son voisin est le René Leduc RL-21 n° 01. Cet avion de course effilé construit dans une salle à manger (et sans statoréacteur – c'est un homonyme !) a battu sept records du monde de vitesse dans la catégorie des avions de moins de 500 kg et de moins de 1 000 kg. Ces records sont inscrits sur son fuselage sur fond de bande tricolore. Il est lui aussi classé Monument Historique.



© AAMA

Le Caudron C-460 Rafale, autre avion de records

Une autre rareté : le Gérin V-6 E *Varivol* à envergure variable. Cet appareil atypique a une histoire particulière, représentative des turpitudes de la préservation d'aéronef. Conçu juste avant la Seconde Guerre mondiale, il fût caché et oublié dans une ferme pendant presque 50 ans. Comme souvent, un banal coup de fil prévient le GPPA de la présence d'un avion sous un hangar agricole. Christian utilise alors une de ses formules récurrentes : « je prends Daniel, la voiture, la remorque et deux bouteilles de vin d'Anjou et on va voir ! ». La récupération se passe sans problème mais il n'y a pas de moteur et la documentation manque à propos de cet appareil unique. Après recherche, un moteur équivalent Renault 6 cylindres de 275 cv est trouvé et rapatrié d'Afrique. Une partie de la documentation technique sera donnée, après une visite au musée, par l'ingénieur ayant fait les essais en soufflerie. Par le même hasard, la fille du dessinateur de Gérin, ayant entendu parler de la restauration, offrira la liasse de plans originale. Chance et persévérance...

Nous poursuivons en admirant le Caudron C-460, le MS 733 *Alcyon*, le MC 15 *Cri Cri*, la Sud-Aviation SA 316B *Alouette III*, l'ornithoptère Riout *Alérion* et bien d'autres merveilles. Notre Ami Roger Robert avait élaboré une liste des aéronefs lors de sa visite en 2012 (Pégase n° 144), que je ne me risquerai pas à compléter.

Un évènement étant prévu le week-end suivant, les avions en état de vol sont repoussés sur le tarmac et nous ne verrons

que de loin le Moynet M360-6 *Jupiter*, le Piper L4H et le MS 505 *Criquet* qui prenait son envol vers un meeting voisin.

Nous nous dirigeons à présent vers les réserves. Le vaste hall de 1 500 m² est l'ancien bâtiment du Musée Régional de l'Air sur la plateforme d'Angers Avrillé. Pour les passionnés que nous sommes, les réserves s'apparentent à une caverne d'Ali Baba. Plusieurs dizaines d'aéronefs démontés, parfaitement rangés et répertoriés dans des cases spécifiques, attendent leur restauration. Christian estime qu'il y en a pour trois siècles ! A raison d'une quinzaine d'année par avion et 6 à 7 ans par planeur, c'est à peu près le temps nécessaire pour les 160 machines en attente.

Au gré de la déambulation, nous découvrons des avions uniques mais aussi des silhouettes familières, et toutes ont une histoire que nous raconte avec beaucoup de plaisir le maître des lieux. De la nacelle de dirigeable conçu par Roland de la Poype pour le Marineland, ou cette évolution du pou du ciel pour emporter des parachutistes, ce MS 792 récupéré sur un rond-point, l'avion Biplume – le plus léger des ULM (90 kg), les planeurs sans queue Fauvel (AV-22 et AV-36) et le petit dernier, un Aer Macchi MB 308 qui a trainé ses plumes à Madagascar.

Christian nous propose pour terminer cette journée de visiter les archives. Autre expression d'une caverne d'Ali Baba, nous découvrons un local de 200 m² abritant 3 postes



Le bâtiment des réserves, un capharnaüm bien rangé !

© AAMA



Les archives...

© AAMA

réussi à créer un musée vivant, animé par des bénévoles, accessible à tous (dont une section « cadets » de l'EAP), qui assure la préservation du patrimoine aéronautique dans un esprit de transmission et avec toute la rigueur nécessaire. Peut-être garde-t-il un regret de n'avoir pu concrétiser un partenariat durable avec le MAE tel qu'il l'appelait de ses vœux dans son article paru dans le Pégase n° 70 en 1993. Nous quittons à regret la bonhomie et la faconde de notre hôte, conscients de l'honneur et du privilège d'avoir partagé ce moment aéronautique avec Monsieur Ravel.

Frédéric Boderlique – AAMA

NB : d'autres articles sur ce musée sont cités ici ; le lecteur pourra les retrouver dans les Pégase n° 70, 144 et 167.



... avec des pièces vraiment anciennes

de numérisations (dossiers, documents et photos) et 2 000 mètres linéaires de documents techniques, presse aéronautique depuis la fin du 19^e siècle, livres, BD, documents historiques, etc. Il dispose également d'un fond photographique de plus de 250 000 clichés (y compris des plaques de verre) dont la moitié est numérisée. Le tout est consultable sur place.

Nous ne pouvons qu'être admiratifs devant la passion débordante pour l'aviation et son histoire qui anime toujours Christian Ravel. Il a



Le groupe AAMA devant le musée, avec notre guide du jour

© AAMA